ESTIMATES

Transportation Appeal Tribunal of Canada

2004-2005
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before March 31 and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S5

Telephone: (613) 941-5995
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

Catalogue No.: BT31-2/2005-III-78
ISBN 0-660-62566-0

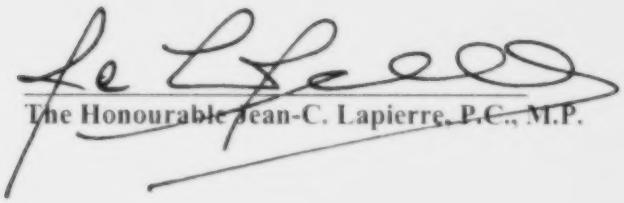
105-00975/

Transportation Appeal Tribunal of Canada

2004–2005
Estimates

A Report on Plans and Priorities

Approved



The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.

Table of Contents

Section I: Chairperson's Message 1

Section II: Raison d'être 3
Planning Overview (Strategic Plan) 3

Section III: Plans and Priorities by Strategic Outcome 4
Modern Comptrollership 4
Government On-Line 5
Social Union Framework Agreement (SUFA) 5

Section IV: Organization 7
4.1 Mandate, Role and Responsibility 7
4.2 Accountability 8
4.3 Business Line Details 8
4.4 Agency Planned Spending 9

Section V: Annexes 11
Table 5.1: Net Cost of Program for the Estimates Year 11

Section VI: Other Information 13

Section I: Chairperson's Message

I am pleased to present the Report on Plans and Priorities of the Transportation Appeal Tribunal of Canada, formerly the Civil Aviation Tribunal. This report reflects the experience gained by the Tribunal over a period of more than 18 years of operation.

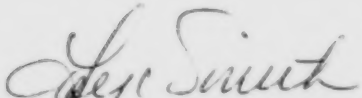
The Transportation Appeal Tribunal of Canada is a quasi-judicial body established in June 2003 (SC 2001, c. 29) to provide an independent process of review of administrative and enforcement actions — including the suspension and cancellation of licences, certificates and other documents of entitlement, the issuance of railway orders, and the imposition of administrative monetary penalties — taken under various federal transportation Acts.

The Tribunal conducts itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that will have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation, rail and marine communities in 2005-2006. Given its structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to that community.

The knowledge and experience possessed by Tribunal members enhances their independence by enabling them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence which Transport Canada and the document holders place in the decisions of the Tribunal.

Great gains in efficiency have been achieved simply as a result of the Tribunal and the parties appearing before it adjusting to the aviation safety enforcement and licensing regime implemented in the 1986 *Aeronautics Act* amendments. Parties appearing before it, including Transport Canada and organizations representing document holders, have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the overall enforcement process.

In the light of the continuing challenge to manage its increasing workload, the direction of the Tribunal for the years ahead will be its continued focus on the fulfilment of its expanded mandate. Having recognized the commitment of members and staff to its mandate, I am confident that the Tribunal will successfully meet its challenges.



Faye Smith
Chairperson

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2004–2005 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles and disclosure requirements contained in the *Guide to the preparation of the 2004–2005 Report on Plans and Priorities*:

- It accurately portrays the organisation's plans and priorities.
- The planned spending information in this document is consistent with the directions provided in the Minister of Finance's Budget and by TBS.
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

The reporting structure on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Name: FAYE SMITH

Title: CHAIRPERSON & C.E.O.

Date: 30/7/2004

Section II: Raison d'être

The mission of the Transportation Appeal Tribunal of Canada is to review the Minister of Transport's enforcement and licensing decisions through a two-level hearing process.

Planning Overview (Strategic Plan)

Our organisation is funded through operating expenditures. On the assumption of an increased caseload of as much as 40%, the Tribunal will need additional funding to sustain its multi-modal mandate. The most significant upcoming challenge for the Tribunal will be its first year as a multi-modal transportation tribunal. The reorganization of the Tribunal will increase the overall workload and require expansion of capacity in new areas of expertise: more members will have to be appointed and trained. Existing employees will likely require additional training and more staff will have to be hired.

Section III: Plans and Priorities by Strategic Outcome

The Transportation Appeal Tribunal of Canada replaces the Civil Aviation Tribunal which was established under Part IV of the *Aeronautics Act* in 1986. On the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 73 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, assented to on December 18, 2001, being chapter 29 of the Statutes of Canada, 2001, the Act officially came into force on June 30, 2003. The Transportation Appeal Tribunal of Canada, a multi-modal tribunal is available to the air and rail sectors, and at a later time, the marine sector. The *Transportation Appeal Tribunal Act* amends the *Aeronautics Act*, the *Canadian Shipping Act*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Railway Safety Act* to establish the jurisdiction and decision making authorities of the Tribunal under those Acts. The Tribunal's jurisdiction, extending to the rail sector, is expressly provided for under the Aeronautics Act and the Railway Safety Act (section 2 of the Transportation Appeal Tribunal of Canada Act). The mandate of the Tribunal expands to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. Therefore, the Tribunal's caseload will enlarge considerably over the next few years, but the business line will not be amended. The office of the Tribunal is located in the National Capital Region.

The Tribunal's yearly seminars ensure a trained membership through updates and discussions of legislative changes. The interaction of members and role play scenarios assist the membership in achieving quality and consistency in making and in writing its decisions. A panel discussion takes place with representatives from the transportation communities.

The Tribunal will continue to provide determinations quickly, allowing Transport Canada and document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right to appeal. In 2002–2003 the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 64 days for a review and 80 days for an appeal. The greater number of hearings and the increasing case complexity provide justification for the additional time needed by members.

Modern Comptrollership

The implementation of Modern Comptrollership (MC) will continue to be a key priority for the Transportation Appeal Tribunal of Canada. The tribunal will continue to work in partnership with three other small quasi-judicial agencies namely, the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal, Competition Tribunal and Copyright Board of Canada who have formed a cluster group to implement MC. Most of the activities listed in both the Cluster Group MC Action Plan and the Tribunal Individual Action Plan were completed in 2003-2004. The focus for 2004-2005 will be on sustaining MC and building on the work undertaken in 2003-2004 related to implementing the Internal Audit and Evaluation policies, the Integrated Risk Management Framework and Values and Ethics. In addition, the cluster group will look at the feasibility of developing a performance measurement framework and conduct an analysis of current performance indicators to determine their appropriateness.

Government On-Line

The Tribunal will seek to improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and to improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

Social Union Framework Agreement (SUFA)

The Transportation Appeal Tribunal of Canada represents the only forum for ensuring that the document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. There are approximately 68,919 licensed aviation personnel, 39,700 rail personnel in Canada and approximately 35,000 registered aircraft and 3,000 locomotives in service. Because of this volume, the number of infractions will rise. The level of enforcement action is entirely controlled by Transport Canada which in turn determines the workload of the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation and rail regulations including the designation of a large number of offences under the designated provisions set out in the *Canadian Aviation Regulations*.

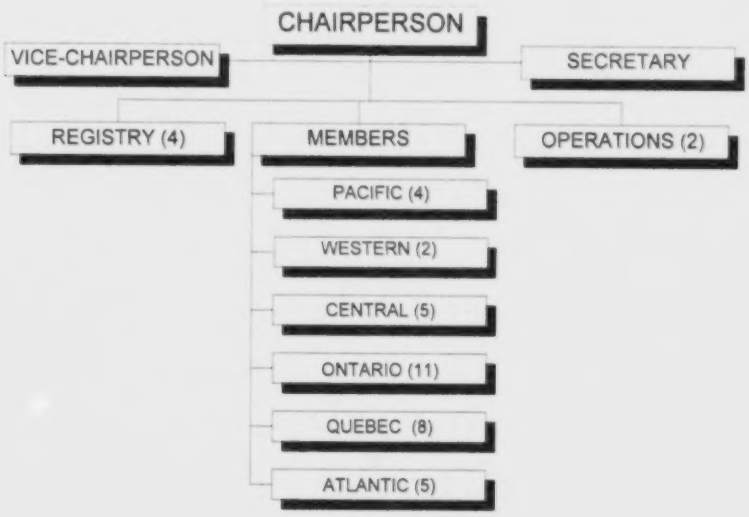
Section IV: Organization

4.1 Mandate, Role and Responsibility

The Tribunal has a commitment to openness and cooperation and is mandated to conduct informal, expeditious and fair hearings.

The objective of the Tribunal is to provide the transportation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body. The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, or refusal to renew documents of entitlement for reasons of incapacity or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.



Note: Central and Western Regions reflect Prairie and Northern Region

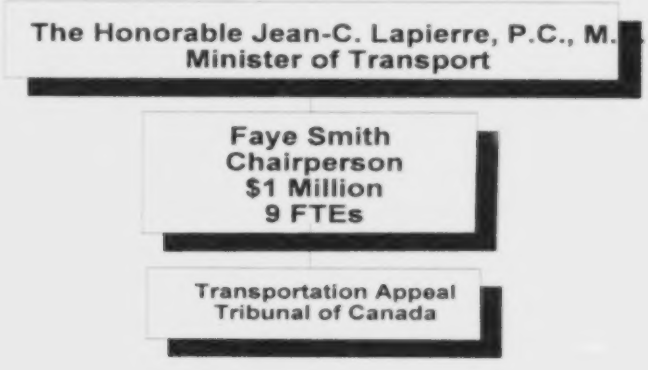
The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for nine full-time equivalents. Twenty part-time members were in office at the end of 2002–2003. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise. At the end of 2003, 35 part-time members were appointed 31 in aeronautics and 4 in rail, including medicine.

4.2 Accountability

The Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Chairperson is the Chief Executive Officer of the Tribunal and has supervision over and direction of the work and staff of the Tribunal including:

- the apportionment of work among its members
- the assignment of members to hear matters brought before the Tribunal
- the assignment of members to preside over panels
- the conduct of the work of the Tribunal
- the management of its internal affairs



4.3 Business Line Details

The objective of the Tribunal is to review enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport through a two-level hearing process: review and appeal.

Business Line Description

The Tribunal's only business line is the provision of an independent review process for aviation, and rail by providing document holders with the opportunity to proceed with a hearing. The Tribunal represents the only forum ensuring that document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative.

4.4 Agency Planned Spending

In 2003–2004, planned spending for the Tribunal was $1,289,000. Treasury Board approved an additional $235,000 in the current fiscal year related to the amended mandate workloads, the need for additional administrative personnel, training for the members and increased administrative costs. The supplementary estimates increased the total authorities to $1,524,000.

In addition to the increase in the number of hearings, there has been an increase in the caseload and the case complexity. The accompanying costs for travel and professional assistance have escalated. The first row of the following table reflects the average cost of the review and appeal hearings for the period under review.

	Forecast* 2004–2005	**Forecast* 2003–2004**	**Actual 2002–2003**	**Actual 2001–2002**	**Actual 2000-2001**
Reviews	$3,310.26	$3,310.26	$3,227.04	$4,168.34	$2,535.41
Appeals	$5,300.97	$5,300.97	$5,754.42	$5,234.98	$4,913.51
Reviews and Appeals Held	**68****	**52**	**46**	**67**	**91**
Caseload	**338****	**337**	**335**	**330**	**350**

* The first two columns of the table reflect the average of the last three fiscal years.

** The forecast included only aviation cases. The forecast cases under the new Act will triple the caseload, reviews and appeals.

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts and translations. Cases are heard together to reduce costs. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

Agency Planned Spending

($ thousands)	Forecast Spending 2003–2004	**Planned Spending 2004–2005**	Planned Spending 2005–2006	Planned Spending 2006–2007
Transportation Appeal Tribunal of Canada				
Budgetary Main Estimates	1,289.0	**1,313.0**	1,313.0	1,313.0
Total Main Estimates	1,289.0	**1,313.0**	1,313.0	1,313.0
Adjustments*	235.0	–	–	–
Net Planned Spending	1,524.0**	**1,313.0**	1,313.0	1,313.0
Plus: Cost of services received without charge	168.3	**170.7**	172.0	173.4
Net Cost of the Agency	1,692.3	**1,483.7**	1,485.0	1,486.4
Full-time Equivalents	9	**9**	9	9

* Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates and are to include Budget initiatives, Supplementary Estimates, carry-forward, etc.

** Reflects the best forecast of total net planned spending to the end of this fiscal year.

Section V: Annexes

The following planning table is applicable to the Transportation Appeal Tribunal of Canada:

Table 5.1: Net Cost of Program for the Estimates Year

($ thousands)	**Total**
Net Planned Spending (Total Main Estimates plus Adjustments as per the Planned Spending Table)	**1,313.0**
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	**170.7**
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)*	**51.9**
Worker's compensation coverage provided by Human Resources Canada	–
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	–
	222.6
Less: Non-respendable Revenue	–
2004–2005 Net cost of Program	**1,535.6**

* The difference between the total in the agency planned spending table at page 10 and the total in the above table is the contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS in the amount of $51,900.

Section VI: Other Information

References

Transportation Appeal Tribunal of Canada	
333 Laurier Avenue West Room 1201 Ottawa, Ontario K1A 0N5 Telephone: (613) 990-6906 Fax: (613) 990-9153 e-mail: info@tatc.gc.ca Web site: http://www.tatc.gc.ca Faye Smith – Chairperson Allister Ogilvie – Vice-Chairperson Marie Desjardins – Acting Executive Services Manager Mary Cannon – Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions) Susanne Forgues – Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)	Performance Report March 31, 2003 Annual Report 2002–2003 Guide to Tribunal Hearings The Transportation Appeal Tribunal of Canada : pamphlet

Index

Accountability 8
Agency Planned Spending 9
Annexes 11
Business Line Description 8
Business Line Details 8
Chairperson's Message 1
Government On-Line 5
Management Representation Statement 2
Mandate, Role and Responsibility 7
Modern Comptrollership 4
Net Cost of Program for the Estimates Year 11
Organization 7
Other Information 13
Planning Overview (Strategic Plan) 3
Plans and Priorities by Strategic Outcome 4
Raison d'être 3
References 13
Social Union Framework Agreement (SUFA) 5

BUDGET DES DÉPENSES

Tribunal d'appel des transports du Canada

Budget des dépenses
2004-2005

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le Budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2004

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S5

Téléphone : (613) 941-5995
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

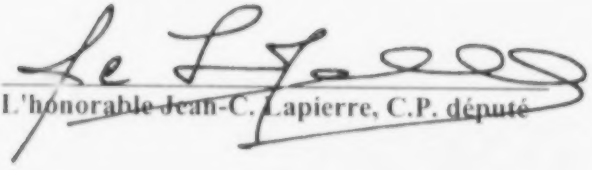
No. de catalogue : BT31-2/2005-III-78
ISBN 0-660-62566-0

Tribunal d'appel des transports du Canada

Budget des dépenses 2004–2005

Un rapport sur les plans et priorités

Accordé



L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P. député

Table des matières

Section I : Message de la présidente 1

Section II : Raison d'être 3
Survol de la planification (plan stratégique) 3

Section III : Plans et priorités par résultat stratégique 4
Modernisation de la fonction de contrôleur 4
Gouvernement en direct 5
Entente cadre sur l'union sociale (ECUS) 5

Section IV : Organisation 7
4.1 Mandat, rôle et responsabilité 7
4.2 Responsabilisation 8
4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activités 8
4.4 Dépenses prévues de l'agence 9

Section V : Annexes 11
Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire 11

Section VI : Autres renseignements 13

Section I : Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités du Tribunal d'appel des transports du Canada. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal, anciennement le Tribunal de l'aviation civile au cours d'une période de plus de 18 années d'activités.

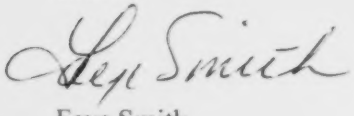
Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi-judiciaire établi en juin 2003 (LC 2001, ch. 29) pour prévoir un processus indépendant de révision à l'égard de certaines mesures administratives — notamment la suspension ou l'annulation des brevets, certificats et autres documents d'autorisation, la délivrance d'ordres de la sécurité ferroviaire et les sanctions administratives pécuniaires imposées — prises en vertu de diverses lois fédérales relatives au transport.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation, rail et marine en 2005-2006. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des membres du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires du document placent dans les décisions du Tribunal.

Les gains importants en efficacité ont été réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparaissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires du document, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble.

En fonction du défi permanent de gérer sa charge de travail accrue, le Tribunal continuera au cours des prochaines années de concentrer ses efforts sur la réalisation de son mandat élargi. En reconnaissance de l'engagement des membres et du personnel face au mandat du Tribunal, je suis confiante que le Tribunal sera en mesure de relever les défis auxquels il sera confronté avec succès.



Faye Smith
Présidente

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2004–2005 du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation et aux exigences de déclaration énoncées dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2004–2005* :

- Il décrit fidèlement les plans et les priorités de l'organisation.
- Les données sur les dépenses prévues qu'il renferme respectent les consignes données dans le budget du ministre des Finances et par le SCT.
- Le document est complet et exact.
- Il se fonde sur de bons systèmes d'information et de gestion ministérielle.

La structure de rapport sur laquelle s'appuie le présent document a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Nom : FAYE SMITH

Titre : PRÉSIDENTE & P.D.G.

Date : 7/30/2004

Section II : Raison d'être

La mission du Tribunal d'appel des transports du Canada est d'effectuer la révision des décisions d'application de la loi ou de délivrance des licences prises par le ministre des Transports. L'audience peut être faite à deux niveaux.

Survol de la planification (plan stratégique)

Notre organisation est financée au moyen de dépenses de fonctionnement. En supposant que la charge de travail puisse augmenter de jusqu'à 40 %, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multimodal. Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera sa transformation en un tribunal multimodal des transports lors de sa première année. La réorganisation du Tribunal résultera en une augmentation de sa charge de travail globale et exigera une extension de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire de nommer d'autres membres, de leur donner une formation, d'embaucher d'autres gens et de donner un complément de formation au personnel actuel.

Section III : Plans et priorités par résultat stratégique

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a remplacé le Tribunal de l'aviation civile établi à la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* en 1986. Sur la recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), la Loi est entrée en vigueur le 30 juin 2003. Le Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal ayant des compétences dans les secteurs aéronautiques et ferroviaire, et à une date ultérieure, s'étendra au secteur maritime. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie le texte de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision sous leur régime. La compétence du Tribunal s'étend au secteur ferroviaire, selon les dispositions à cet effet dans la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (article 2 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*). Le Tribunal de l'aviation civile verra son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que la charge de travail du Tribunal augmentera davantage au cours des prochaines années, mais le secteur d'activités sera le même. Le siège du Tribunal se situe dans la région de la capitale nationale.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de membres qualifiés en permettant de tenir leurs connaissances à jour et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les membres ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité. Des représentants du milieu du transport participent à une discussion entre experts.

Le Tribunal continuera de rendre ses décisions rapidement, permettant ainsi à Transports Canada et à tout titulaire du document de mieux comprendre le résultat de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2002–2003, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 64 jours pour une révision et 80 jours pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait qu'elles soient plus complexes, les membres ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

Modernisation de la fonction de contrôleur

La mise en oeuvre de la Modernisation de la fonction de contrôleur (MFC) continuera d'être prioritaire pour le Tribunal d'appel des transports du Canada. Le Tribunal continuera à travailler en partenariat avec trois agences quasi-judiciaires de petite taille telles que le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, le Tribunal de la concurrence et la Commission du droit d'auteur du Canada qui ont formé un groupe pluricellulaire pour mettre en oeuvre la MFC. La plupart des activités apparaissant au Plan d'action MFC du groupe pluricellulaire et au Plan d'action individuel du Tribunal ont été complétées pendant la période de 2003-2004. L'objectif pour l'exercice 2004-2005 sera axé sur le soutien de la MFC et la poursuite du travail entrepris en 2003-2004 lié à la mise en oeuvre des politiques de vérification interne et d'évaluation, le cadre de gestion intégrée du risque et les valeurs et l'éthique. De plus, le groupe pluricellulaire portera attention à la faisabilité du développement d'un cadre de mesure de rendement et de procéder à l'analyse des indicateurs de performance courants pour pouvoir en déterminer leur convenance.

Gouvernement en direct

Dans le but de mieux répondre aux attentes de ses clients, le Tribunal cherchera à améliorer la prestation de ses services clés au public et à améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site internet et par l'intermédiaire de liens d'internet.

Entente cadre sur l'union sociale (ECUS)

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires du document de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Le Canada compte environ 68 919 employés brevetés de l'aviation, 39 700 employés du secteur rail, environ 35 000 aéronefs immatriculés et 3 000 locomotives en service. À cause de ce volume, le nombre d'infractions devrait augmenter. Les mesures d'application de la loi relèvent de Transports Canada ce qui détermine alternativement la charge de travail dans le Tribunal. Les changements apportés par Transports Canada aux textes de la réglementation aérienne et rail affectent aussi le Tribunal, y compris la désignation de plusieurs infractions des textes désignés prévus au *Règlement de l'aviation canadien*.

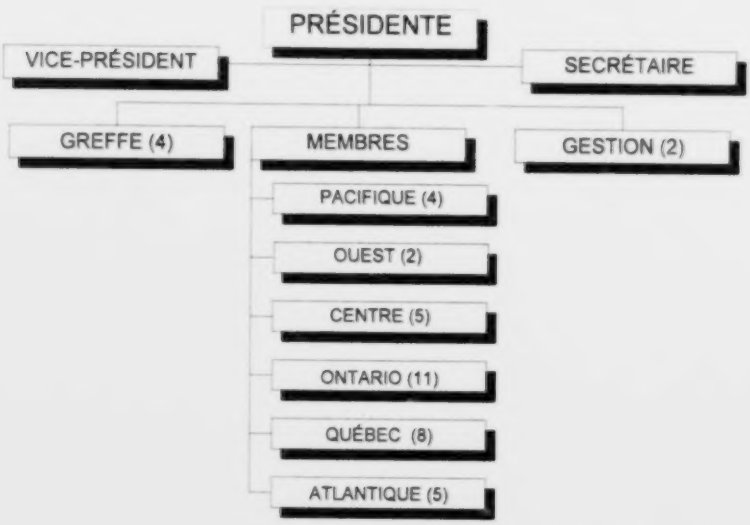
Section IV : Organisation

4.1 Mandat, rôle et responsabilité

L'engagement du Tribunal est fondé sur la transparence et la collaboration et il a comme mandat de tenir ses audiences équitablement, rapidement et sans formalisme.

L'objectif du Tribunal est de pourvoir au milieu du transport un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des licences du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires ou la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler des documents d'autorisation pour des raisons d'incapacité ou autres. La personne physique ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire du document.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.



Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents à temps plein. Vingt membres à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'exercice 2002–2003. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence. À la fin de l'an 2003, nous avons procédé à la nomination de 35 membres à temps partiel et sur ce, 31 membres en aéronautique et 4 membres en rail, y compris la médecine.

4.2 Responsabilisation

Le Tribunal fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La présidente est la première dirigeante du Tribunal; à ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les membres
- de l'affectation des membres pour connaître les affaires portées devant le Tribunal
- de la présidence des comités
- de la conduite des travaux du Tribunal
- de son administration

4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activités

L'objectif du Tribunal est de faire la révision des décisions d'application des règlements ou la délivrance des licences prises par le ministre des Transports à deux niveaux : une révision et un appel.

Description du secteur d'activités

La seule activité du Tribunal est de pourvoir un tribunal de l'aviation et du rail indépendant permettant aux titulaires du document d'avoir l'occasion de procéder à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires du document de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou de duplication du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

4.4 Dépenses prévues de l'agence

En 2003–2004, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 289 000 $. Le Conseil du Trésor a approuvé un montant supplémentaire de 235 000 $ en raison des pressions liées à la charge de travail, le besoin de personnel administratif additionnel, la formation aux membres et l'augmentation des coûts administratifs dû au nouveau mandat pendant l'exercice courant. Le budget supplémentaire des dépenses a fait augmenter les autorisations totales à 1 524 000 $.

En plus d'une augmentation du nombre d'audiences, il y a eu une augmentation du nombre de causes qui en sont plus complexes. Les dépenses connexes engagées pour les déplacements et les services professionnels sont plus élevées. La première colonne du tableau reflète la moyenne des coûts des audiences en révision et en appel pour la période en revue.

	Prévu* 2004-2005	**Prévu* 2003–2004**	**Réel 2002–2003**	**Réel 2001–2002**	**Réel 2000–2001**
Révisions	3 310,26 $	3 310,26 $	3 227,04 $	4 168,34 $	2 535,41 $
Appels	5 300,97 $	5 300,97 $	5 754,42 $	5 234,98 $	4 913,51 $
Révisions et appels tenus	**68****	**52**	**46**	**67**	**91**
Dossiers traités	**338****	**337**	**335**	**330**	**350**

* Les deux premières colonnes du tableau reflètent la moyenne des trois derniers exercices.
** La prévision n'inclut que les causes en aviation. Les causes prévues selon la nouvelle loi feront tripler les dossiers à traiter, les révisions et les appels.

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice financier puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Dépenses prévues de l'agence

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2003–2004	**Dépenses prévues 2004–2005**	Dépenses prévues 2005–2006	Dépenses prévues 2006–2007
Tribunal d'appel des transports du Canada				
Budgétaire du Budget principal des dépenses	1 289,0	**1 313,0**	1 313,0	1 313,0
Total du Budget principal des dépenses	1 289,0	**1 313,0**	1 313,0	1 313,0
Rajustements*	235,0	–	–	–
Dépenses nettes prévues	1 524,0**	**1 313,0**	1 313,0	1 313,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	168,3	**170,7**	172,0	173,4
Coût net de l'agence	1 692,3	**1 483,7**	1 485,0	1 486,4

Équivalents temps plein	9	**9**	9	9

* Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis le Budget principal des dépenses et doivent comprendre les initiatives du Budget fédéral, le Budget supplémentaire des dépenses, le report des dépenses, etc.

** Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice courant.

Section V : Annexes

Le tableau de planification qui suit s'applique au Tribunal d'appel des transports du Canada :

Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues (dépenses totales du Budget principal des dépenses plus rajustements conformément au tableau des dépenses prévues)	**1 313,0**
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	**170,7**
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)*	**51,9**
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	–
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	–
	222,6
Moins : Recettes non disponibles	–
Coût net du programme pour 2004–2005	**1 535,6**

* La différence entre le total du tableau des dépenses prévues à la page 10 et le total du tableau ci-dessus sont les contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurances des employés et dépenses payées par le SCT au montant de 51 900 $.

Section VI : Autres renseignements

Références

Tribunal d'appel des transports du Canada	
333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5 Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : info@tatc.gc.ca Site Web : http://www.tatc.gc.ca Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Marie Desjardins – Chef intérimaire des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Susanne Forgues – Greffière (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)	Rapport sur le rendement, le 31 mars 2003 Rapport annuel 2002–2003 Guide sur les audiences du Tribunal Brochure : Tribunal d'appel des transports du Canada

Index

Annexes 11
Autres renseignements 13
Coût net du programme pour l'année budgétaire 11
Déclaration de la direction 2
Dépenses prévues de l'agence 9
Description du secteur d'activité 8
Entente cadre sur l'union sociale (ECUS) 5
Gouvernement en direct 5
Mandat, rôle et responsabilité 7
Message de la présidente 1
Modernisation de la fonction de contrôleur 4
Organisation 7
Plans et priorités par résultat stratégique 4
Raison d'être 3
Références 13
Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité 8
Responsabilisation 8
Survol de la planification (plan stratégique) 3